GSXR 600 97-2000

La GSXR desde sus inicios, ha sido una motocicleta radical que revolucionó el mundo de las Superbikes allá por 1985. Se consiguió una moto potente, ágil y liviana, por lo que destacaba de entre los otros modelos de otras marcas.

Con el paso de los años, y siguiendo su evolución fue ganando en peso mientras las rivales le iban comiendo terreno en aspectos como la potencia, razones por las cuales el modelo del año 1995 parecía mas un mamut con ruedas que una revolucionaria Superbike.

VUELTA A LOS ORÍGENES

Suzuki hizo un buen trabajo en la remodelación de su mítica moto, lanzando en 1996 la GSXR 750 SRAD, ofreciendo todo aquello que 11 años antes ofreció su abuela: agilidad por un tubo, ligereza y una potencia desconocida para un 750. Comparar esta Suzuki con, por ejemplo, la también legendaria Kawasaki ZXRR "telefónica", era como comparar un Ford T con un Ferrari Módena….

LA PEQUEÑA DE LA FAMÍLIA

La moto que ocupa nuestra prueba, la hermana pequeña de la 750, salió al mercado un año después, 1997, ofreciendo todo aquello que ofrecía la mayor pero con menos motor, basculante tradicional en lugar del reforzado, horquilla convencional en lugar de la invertida y unos cuantos detalles mas.
Cabe decir que existen GSXR's de 400cc pero en el mercado español no se comercializan aunque algunos apasionados han logrado importarlas, son las motos mas cucas que he visto nunca!!
Pero al grano, el modelo de 1997 se caracterizaba por tener un motor que parecia un dos tiempos, por debajo de 8000rpm no empujaba ni el carrito del super y eso la condenó a no estar tan bien considerada como se merecia.
En 1998 se solucionaron estos problemas de motor, dotaron a la horquilla de ajuste en compresión y le instalaron una cúpula sobreelevada, con lo que la moto ganó enteros, pero desgraciadamente ese mismo año Yamaha lanzó la famosa R6 por lo que ensombreció la evolución de esta magnífica gixxer.
Del modelo 98 en adelante (hasta el 2000 se conservó la misma estética variando solo los colores) se le aplicaron pequeñas modificaciones en carburación y motor, que tampoco se notaron demasiado pero si la hacian mas efectiva, teóricamente claro.



¿COMO VA?

El principal atractivo de esta motocicleta reside en su chasis, de geometrías calcadas a las de la moto de Kevin Schwantz: 1400mm de distancia entre ejes, 24º de lanzamiento y 94mm de avance, todo esto unido a una estructura en aluminio bastante rígida nos ofrece lo que no puede ofrecernos una CBR600 de la misma época: sensaciones fuertes.

Casi todo el mundo que la ha probado por primera vez, la ha descrito con un comentario similar a “es un bicho” (debido a su agresiva geometría), aunque cuando llevas un rato sobre ella esta sensación desaparece y da lugar a otra: le falta motor.
La unidad de pruebas iba calzada con unos Michelin Pilot Sport Cup, lo que nos transmitió mucha estabilidad y aplomo, aunque necesita de un buen asfalto para ofrecer lo mejor de si: lo que yo llamo el “efecto compás”. Si te encuentras en una carretera bien asfaltada y con curvas semi-rápidas o rápidas con esta moto sabrás a lo que me refiero: da la sensación de ir trazando la curva como el carboncillo de un compás, de una manera limpia, rápida y sin movimientos molestos.
Es por esta razón por la cual se echa de menos un motor mas potente, el que llevan todas las versiones es perezoso aún incluso por encima de las 8000rpm y no da esa sensación de catapulta que te gustaría. Aún y así este defecto puede suplirse con el magnífico chasis antes comentado y unos buenos neumáticos: se trata de confiar en su buen hacer y dejar entrar la moto en la curva un poco mas rápido de lo habitual abriendo el gas un poco antes en la salida.

También se da otro efecto “Suzuki” en esta GSXR, el de velocidad. Lo llamo efecto Suzuki porque ya he probado varias y en todas pasa lo mismo, da la sensación de ir a la velocidad de la luz cuando aún no has pasado de 160, y esto a mi modo de ver es un defecto si correteas por ahí con alguien que lleve una CBR, que hace justamente el efecto contrario, pero no hay mal que por bien no venga, te lo pasas de miedo.

PUNTOS FLACOS

El mas destacable son los frenos. He probado varias GSXR de varios años y todas hacen lo mismo: frenan sin tacto. A la unidad de pruebas se le han sustituido los latiguillos de origen por unos metálicos, los discos de freno, el líquido DOT 4 por un DOT 5 (sección Taller) y las pastillas de origen por unas EBC double H, y aún sigue ofreciendo poco tacto. Así que solo puede ser culpa de dos piezas: o la bomba de freno o las pinzas. Es verdad que las pastillas EBC sinterizadas han aumentado la pobre capacidad de frenada muchos enteros, pero aún y así sigue sin frenar con el tacto de una Yamaha o la nueva ZX636R. Tampoco pienses que es una RD350, frenar frena y mucho pero siempre se hecha de menos ese tacto en la maneta que te dice cuanto y como estas frenando.
Los latiguillos originales cedían enseguida tras un uso intensivo y los discos de freno se alabearon a los 40.000km por lo que fueron sustituidos.

DATOS TÉCNICOS INTERESANTES

No os vamos a dar una larga lista de datos que, a lo mejor no os sirven de nada saber, pero hemos confeccionado una tabla para aquellos que queráis cambiar la relación de transmisión, dándonos para cada cambio de dientes, bien en el piñón de ataque bien en la corona, la velocidad teórica que cogerá la moto en cada gama de revoluciones. Hemos tenido en cuenta la relación primaria y todos los engranajes de todas las marchas. Que aproveche!!!

Constants: primary ratio= 1,756, rolling radius= 303,21mm				
Internal ratios		Engine data		
First	2,866	speed (revs/min)	Power (kW)	Power (hp)
Second	2,052	1000		
Third	1,65	2000		
Fourth	1,428	3000		
Fifth	1,285	4000		
Sixth	1,181	5000		
		6000		
		7000		
		8000		
		9000		
		10000		
		11000		
		12000		
		13000		
		14000		

Original

Road speeds (km/h) in each gear

Engine Speed (rev/min)	First	Second	Third	Fourth	Fifth	Sixth
1000	7,9	11,0	13,7	15,9	17,6	19,2
2000	15,8	22,1	27,4	31,7	35,2	38,3
3000	23,7	33,1	41,2	47,6	52,9	57,5
4000	31,6	44,1	54,9	63,4	70,5	76,7
5000	39,5	55,2	68,6	79,3	88,1	95,9
6000	47,4	66,2	82,3	95,1	105,7	115,0
7000	55,3	77,2	96,1	111,0	123,3	134,2
8000	63,2	88,3	109,8	126,8	141,0	153,4
9000	71,1	99,3	123,5	142,7	158,6	172,6
10000	79,0	110,3	137,2	158,6	176,2	191,7
11000	86,9	121,4	150,9	174,4	193,8	210,9
12000	94,8	132,4	164,7	190,3	211,5	230,1
12500	98,8	137,9	171,5	198,2	220,3	239,7
13000	102,7	143,4	178,4	206,1	229,1	249,2
13500	106,7	149,0	185,3	214,1	237,9	258,8
14000	110,6	154,5	192,1	222,0	246,7	268,4

With V.1

Road speeds (km/h) in each gear						
Engine Speed (rev/min)	First	Second	Third	Fourth	Fifth	Sixth
1000	7,4	10,3	12,9	14,9	16,5	18,0
2000	14,8	20,7	25,7	29,7	33,0	35,9
3000	22,2	31,0	38,6	44,6	49,5	53,9
4000	29,6	41,4	51,5	59,4	66,1	71,9
5000	37,0	51,7	64,3	74,3	82,6	89,9
6000	44,4	62,1	77,2	89,2	99,1	107,8
7000	51,8	72,4	90,0	104,0	115,6	125,8
8000	59,2	82,7	102,9	118,9	132,1	143,8
9000	66,7	93,1	115,8	133,8	148,6	161,8
10000	74,1	103,4	128,6	148,6	165,2	179,7
11000	81,5	113,8	141,5	163,5	181,7	197,7
12000	88,9	124,1	154,4	178,3	198,2	215,7
13000	96,3	134,5	167,2	193,2	214,7	233,6
13500	100,0	139,6	173,7	200,6	223,0	242,6
14000	103,7	144,8	180,1	208,1	231,2	251,6





With V.2

Road speeds (km/h) in each gear						
Engine Speed (rev/min)	First	Second	Third	Fourth	Fifth	Sixth
1000	7,7	10,8	13,4	15,5	17,2	18,8
2000	15,5	21,6	26,9	31,0	34,5	37,5
3000	23,2	32,4	40,3	46,5	51,7	56,3
4000	30,9	43,2	53,7	62,1	69,0	75,0
5000	38,7	54,0	67,1	77,6	86,2	93,8
6000	46,4	64,8	80,6	93,1	103,5	112,6
7000	54,1	75,6	94,0	108,6	120,7	131,3
8000	61,8	86,4	107,4	124,1	137,9	150,1
9000	69,6	97,2	120,8	139,6	155,2	168,8
10000	77,3	108,0	134,3	155,2	172,4	187,6
11000	85,0	118,8	147,7	170,7	189,7	206,4
12000	92,8	129,6	161,1	186,2	206,9	225,1
13000	100,5	140,4	174,6	201,7	224,2	243,9
13500	104,4	145,8	181,3	209,5	232,8	253,3
14000	108,2	151,2	188,0	217,2	241,4	262,6

With V.5

Road speeds (km/h) in each gear						
Engine Speed (rev/min)	First	Second	Third	Fourth	Fifth	Sixth
1000	7,6	10,6	13,2	15,2	16,9	18,4
2000	15,1	21,1	26,3	30,4	33,8	36,7
3000	22,7	31,7	39,5	45,6	50,7	55,1
4000	30,3	42,3	52,6	60,8	67,5	73,5
5000	37,9	52,9	65,8	76,0	84,4	91,9
6000	45,4	63,4	78,9	91,2	101,3	110,2
7000	53,0	74,0	92,1	106,4	118,2	128,6
8000	60,6	84,6	105,2	121,6	135,1	147,0
9000	68,1	95,2	118,4	136,7	152,0	165,3
10000	75,7	105,7	131,5	151,9	168,9	183,7
11000	83,3	116,3	144,7	167,1	185,8	202,1
12000	90,9	126,9	157,8	182,3	202,6	220,5
13000	98,4	137,5	171,0	197,5	219,5	238,8
13500	102,2	142,8	177,5	205,1	228,0	248,0
14000	106,0	148,0	184,1	212,7	236,4	257,2

Relaciones de cambio finales (Dientes corona/piñon)		
Original	(46/16)	2,875
V.1	(46/15)	3,067
V.2	(47/16)	2,938
V.3	(48/16)	3,000
V.4	(49/16)	3,063
V.5	(45/15)	3,000

También hemos preparado un CD muy completo en el que podrás encontrar el manual de taller, el manual de usuario y las microfichas de esta moto, pídenoslo!!